



TITLE:

# モールトンの運輸統制論

AUTHOR(S):

吉川, 貫二

---

CITATION:

吉川, 貫二. モールトンの運輸統制論. 経済論叢 1935, 41(5): 731-741

ISSUE DATE:

1935-11-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/130647>

RIGHT:

# 東京帝國大學經濟學會 經濟叢論

第十四卷 第五號

昭和十年十一月一日發行

## 論叢

中小商工業者稅負擔の問題……………法學博士 神戸正雄  
利子生産力說について……………文學博士 高田保馬

## 時論

我が國に於ける地震保險……………經濟學博士 小島昌太郎  
商店法案について……………經濟學博士 谷口吉彦

## 研究

中立貨幣の理論……………經濟學士 一谷藤一郎  
日本に於ける金爲替本位制の濫觴……………經濟學士 松岡孝兒  
萬民經濟學と國民經濟學……………經濟學士 白杉庄一郎

## 說苑

モールトンの運輸統制論……………法學士 吉川貫二  
所得稅に關する若干の問題……………經濟學士 柏井象雄

## 附錄

新着外國經濟雜誌主要論題

（禁轉載）

## 説苑

### モールトンの運輸統制論

吉川 貫 二

#### 一

運輸事業の統制、協調といふことは、現今の交通運輸界に於ける最も緊要なる課題の一つであらう。斯界に見らるゝ無統制な現状を匡正することによつて、一國運輸の全般に亙る健全なる組織を構成し、以て各種運輸機關の技術的、經濟的效率を増進せしむるためには如何なる方策が採らるべきかについては、各國の様には焦慮せる所であつて、その統制、協調を基底とする運輸政策は、斯界の根幹的な問題として各種の觀點から論議せられ、種々なる手段によつて實現への努力が拂はれてゐる。モールトンは、その著書<sup>1)</sup>、論文<sup>2)</sup>に於て、特にアメリカ合衆國に於けるこの問題を取扱ひ、

モールトンの運輸統制論

同國に於て各種の運輸機關をば包括的な運輸組織の下に統合するの急務なる所以を強調し、これら運輸事業が最も能率的に最も經濟的に遂行せらるゝがために必要な運輸政策につきて、一つの基本的原則を提唱してゐる。尤も、本論に於ける同氏の研究範圍は、米國のそれに局限せられてはゐるが、同國の運輸組織に見らるゝ無統制なる現況は、等しく他の諸國にも該當され得るものと見做さるべく、同氏の力説せる統制理論の歸結は、たゞに合衆國のみに止まらず、各國に於ける今後の運輸政策の方途につきて、相當の示教的役割を演ずるものといふことが出來やう。以下彼の所論の大要を紹介することとする。

#### 二

恰も、現今より一世紀を遡る一八三〇年代には、アメリカ合衆國の各州政府は、運河や鐵道やターンパイク道路の建設、擴張計畫に熱中し、これら運輸機關の大規模な統制組織が企圖せられたのであつた。而して、これに要する一切の經費は一般の租稅收入に求め

1) Moulton H. G., American Transportation Problem. 1933.  
2) ditto, Fundamentals of a National Transportation Policy. (The American Economic Review Vol. XXIV, No. 1, sup., Mar., 1934.)

す、これら運輸機關の利用者から通行料その他の料金を徴収することによつて支辨せらるゝ許りでなく、各州はこれによつて尠なからざる財政上の収益をあげ得る見込であつた。併し、統制組織實現への期待は、一八三七年の金融恐慌と、その後の財界不況とによつて水泡に歸したが、重要な二つの根本的運輸政策がこの初期の運輸計畫から明確に看取され得る。即ち、一つは、運送勞務の直接享益者たる旅客または荷主が、その運送勞務に對する報酬を支拂ふことが當然視せられてゐたことであり、今一つは、運輸に對する當時の根本觀念は、個々の運輸機關を對象とすることなく、廣く運輸全般に目標が置かれてゐたことである。

然るに、金融恐慌の結果は國民の感情を一轉し、運輸上に於ける政府の關與をば極力拒否せしむることとなり、その後は専ら私的企業の下に運輸の進展を期するの止むなきに至つた。かくて、一八四〇年以後の十ヶ年間には主なる私的企業は從來行ひ來つた道路や運河の開設事業を嫌忌して、<sup>1)</sup>鐵道に轉換したゝめ、こゝに

鐵道の驚異的濫設時代を出現せしめ、各鐵道相互間並びに鐵道と他の各種運輸機關との關係に於て、全くその協調を缺くに至つた。而して、一方鐵道による競争壓迫の結果は、一八六、七〇年代に於て、河川及び運河による運輸を衰退せしむることとなり、ために水運の擁護上一つの組織的運動が起され、先づ一八八四年には全米に亙る河川、運河の通行料が撤廢せられたが、<sup>2)</sup>これが廢止に基いて、その資本經費、維持費に關する負擔が旅客または荷主から一般納税者に轉嫁せられた後も、水運は依然として運送需要を喚起し得なかつた。爾來、内水路の復活並びに改善のために一大運動が持續せられ、一八九〇年から一九三〇年に亙つて内水路の資本經費、維持費に關する一般納税者の負擔は實に十一億七千七百萬ドルの巨額に上つてゐる。<sup>3)</sup>かくて、既往三〇年間に亙つて全米の水路は概ね聯邦政府の庇護の下に發達を見たが、この事實は如何なる意味に於ても水路以外に對する米國の運輸政策と協調を保持し得たとはいひ難いのである。

- 1) 一般道路の建設は専ら township 及び county の職務となつた。
- 2) 但し Panama 運河を除く。
- 3) これには Great Lakes 及び港灣に關する經費は含まれてゐない。

尙ほまた、最近の三〇年間には、新なる一大運輸機

關として、州道及び國道が異常なる發展を示し、その堅牢なる道路が自動車によつて旅客、貨物の長距離輸送に供せらるゝに及んで、これらの道路は新規なそして重大なる競争機關となつた。而も、これらの優良なる道路は鐵道及び水運の存在を無視して、到るところに建設せられ、聯邦政府も、州政府も最近數年まではこれらの道路運送が國家の運輸政策に對して如何なる關聯をもつかについて、些さかの考慮をも拂はなかつたといつても敢て過言ではない。この外、最近の三〇年間には、更にパイプラインが著しく延長せられたこと<sup>1)</sup>、航空運送が本格的なる活動を開始するに至つたことも見遁してはならぬ。

以上簡略なる史實に徴するも、米國に於て、統制ある運輸組織乃至運輸政策の存在し得なかつた所以が明らかであらう。米國に於けるかゝる無秩序な運輸の發展は、その結果運輸力の太いなる過剰を齎らし、運送費は不當に高まり、國民は必要以上の課税に重壓せら

るゝことゝなつた。

### 三

米國に於ける運輸の現状は、以上の如く不統一を極めてゐるが、然らば健全なる運輸政策を樹立するためには、これら各種の運輸機關を如何に統制すべきであるか。輓近運輸統制、運輸協調を論唱するもの敢て尠なしとしないのであるが、この問題に關する多數論者の理論的根據は、通常、健全なる一般化 (well-sounding generalization) といふ點に置かれてゐる。然るに、その一般化の概念は甚だ明確性を缺き、結局は各種の運送機關は、全運送組織の中で夫々合理的なる地位を保有するものであるから、各自はその固有の地位を確保さるべきであるといふに止まる。併し、かゝる論説は何等明確なる根本準則に基くものではなく、たゞこれだけでは各種運輸機關の固有の地位を決定する基準を窺知し得ない。この場合先づ第一に必要なのは、どの種の運輸機關が最も我々の欲求に適合するかの評定基準を樹立することである。

1) 1931年末に於て、oil pipe line の總延長は、111,000哩に上り、アメリカ合衆國全鐵道哩程の45%を占めてゐる。また、gasoline pipe line の延長は、3,210哩である。

本來運送に對する根本的な要求は、人並びに貨物が最も低廉に、最も能率的な方法で運搬せらるゝことである。この場合、運輸の全體がどれか一つの運輸機關によつて行はれるかどうか、また多數の運輸機關の協力によつて運搬されるかどうかは、本質的な事柄ではなく、その要求の根幹をなすものは、畢竟、旅客または貨物の運送に當つて、ある特殊な一運輸機關によらうが、多數の運輸機關が協力してこれに當らうが、何れにせよ、運送費に關する一切の要素を考量した上、最も經濟的にして且つ能率的な運輸機關によつて實施されることである。

然らば、かくの如き根本的要求に適合すべき有效なる運輸組織の構成を促進するに必須的な基本原則とは如何なるものを指稱する。かこれに對する一般的な解答は、ある種の運輸機關の利益を特に偏重することなく、全運輸機關をば經濟上同位 (economic parity) または平等 (economic equality) の基礎の上に置かねばならぬといふことである。即ち、このことは、總ての

運輸機關が政府の財政補助に關し、課税に關し、取締に關して、眞に平等なる取扱を受くべきものたるを意味する。若しもこのことが實現された暁には、運輸は必然的に最も低廉にその運送勞務を提供する所の運輸機關に移動するであらう。併し乍ら、ある特殊の運輸機關が政府から補助金を受け、課税を免除せられ、或はまた賃率や運送勞務やその他賃銀に關する取締を免かれるが如く、特別の權益を附與せらるゝ限りは、運輸は不經濟な非能率的な運輸機關にも人爲的に配分せられ、本來の運送條件に合致せないことゝならざるを得ない。

米國の現運輸政策は、各種運輸機關相互間に於ける經濟上の同位乃至平等といふ點に關しては、徹底的に排除してゐる。今、補助、課税並びに取締の三者に關して、その間の實情を窺知したい。

一 補助 パイプラインは政府からの補助を受けてゐないが、その代り何等の義務をも負擔してゐない。鐵道は全體からみて、初期の土地給與やその他の財政

的補助の形式で、その財産の約四％に相當する補助金を受けてゐるが、その代りに郵便、軍需品及び軍隊等を低率な運賃で輸送する義務を負擔してゐる。航空運送は郵便補助金や市設航空港の寄與によつて莫大なる財政的補助を受け、これに對する聯邦政府の補助金は、一九三二年度に於て、二六、七七四、〇二七ドルに上つてゐる<sup>1)</sup>。道路の建設は専ら地方政府及び州政府が擔當し、聯邦政府はこれに對して若干の補助を與へる程度であるが、これら新規の道路を建設するに要する資本經費及び維持費はこれを一般の租稅徵收によつて調達するのである。併し、近來は漸次登録料及びガソリン稅を課し、その收入で政府負擔の道路費を支辨せんとする方策を採るに至り、一九三〇年には、米國全體からみて、道路の使用者より課徴したる自動車特別稅の所得は州道の場合には、道路費の殆んど八〇％を償ふに至つたが<sup>2)</sup>、地方道路の場合には、僅かに二〇％に過ぎない。

終りに、内國運河及び河川の場合に於ては、既に述

べた如く、資本經費、維持費は政府の全額負擔となつてゐるが、今、鐵道と水運との貨物運送費を噸哩によつて比較し、水運に對する政府の補助が如何に廣範圍に亙つてゐるかを具體的に二、三例示してみたい。

紐育州の運河に關しては、資本經費、維持費としての一般租稅負擔額は、一九三一年度に於て噸哩當り、七八四ミル<sup>3)</sup>に上つて居り、紐育の諸運河に於て、實施してゐる貨物運賃は、平均して略々四・五ミルであるから、その水運に於ける費用合計は、噸哩當り一二・三四ミルに達するわけであるが、これと比較さるべき New York Central Railroad の同年度に於ける平均運賃は、噸哩當り九・八七ミルに過ぎない<sup>4)</sup>。而も、この場合の賃率は鐵道に於ては、貨物全等級の平均であるが、これに對して、前者は主として、嵩高品に對する賃率である。次に、Ohio River をつゝみるに、一九三一年度に於ては、政府の補助並びに荷主負擔の費用合計をば純商業上の運輸量<sup>5)</sup>のみにつき、これを鐵道哩程を基準として換算するときは、實に噸哩當り、二二・ミルに達

- 1) 航空運送に於ける同年度の運輸收入は、僅かに15,000,000ドル程度で、政府補助金の方が遙かに多額に上つてゐる。
- 2) 州道路組織の肝要なる部分を構成せる都市の街路を除く。
- 3) 1 mill =  $\frac{1}{10}$  cent
- 4) この場合鐵道に於ては、略々噸哩當り0.8ミルに相當するものが一般租稅負擔となつてゐるに過ぎない。

し、これに對應すべき Chesapeake and Ohio Railroad の噸哩當り平均運賃五・九八ミルに比較するときは格段の相違である。また、Kansas City と St. Louis との間の Missouri River に於ける純商業上の運輸量は、一九二九年には僅かに七七九噸であつて、この少量の貨物運送に關して、荷主に數千ドルを節約せしむるために、一般納税者は知らぬ間に六、〇九〇、二九四ドルを負擔させられてゐるわけである。

二 課税 各種の運輸機關に對する課税は、實際に於て著しく異つてゐる。即ち、パイプラインは一般企業と同様に、その有形財産及び所得に對して、これに相應せる租税を負擔し、鐵道も亦一般の課税原則に従ひ、財産税は土地とその他の固定資産及び車輛に適用されてゐる。航空會社は飛行機に投下せる財産及び所得に課税されてゐるが、市設の航空港に對しては固より賦課金を支拂つてゐない。船會社は船舶財産及び所得には課税されるが、公設水路(河川または運河)や市設の埠頭、船積設備の利用に對しては賦課を免がれて

ゐる。更に道路に關する課税は極めて複雑してゐるから、慎重に検討する必要がある。たゞ動産税並びに所得税に關する限り事情は明瞭であつて、自動車に課する動産税及び自動車會社に課する所得税は一般事業と同一原則に基くのであるが、それにしても各州の間にはその課税方法に關して、實際上大なる相違が見られる。併し、こゝに特に厄介な問題は主として一般に自動車特別税と稱せらるゝ所の登録料とガソリン税とに關してである。而して、こゝに謂はゆる自動車特別税とは嚴格にいへば租税と見做され得るものではなく、このことは、鐵道課税と比較すれば明らかなる所である。即ち、鐵道會社はその運賃收入によつて資本經費及び維持費を償ひ、然る後尙ほ且つ、その有形財産に對して納税の義務を負ふてゐる。然るに、前述の如く州が負擔せる道路の資本經費、維持費が道路利用者の支拂ふ免許料及びガソリン税によつて償はれてゐない現狀であるが、假令これらの自動車特別税を以てこれを償ふに至つたとしても、この限度では單に鐵道に於

5) 政府事業に必要な貨物の無償運輸量を除きたるもの。



ける費用項目の中の資本経費と維持費とに相當するに止まる。それ故に、自動車特別税の収入が州によつて負擔せらるゝ道路の資本経費、維持費を償つて、尙ほ餘りあるに至るまでは、かくの如き課税は本來租税とは見做され得ないわけである。

かくして、こゝに州の負擔する經費以上に自動車に對して特別に賦課さるべきか否かの問題に關しては、二つの根本理念が含まれてゐる。第一は、課税の公正といふことである。即ち、謂はゆる自動車特別税が道路費の全部を償つた場合に於ても、道路に限つてその土地價額に課税されないとすれば、課税の公平上土地以外の財産に對する稅負擔をば、それに比例して重課されねばならないわけである。同じく土地でありながら鐵道の通路として利用せられる部分が課税せられ、道路として使用さるゝ場合に課税されないのは洵に不公平である。第二は、このことが運輸上に於ける經濟的平等に關聯して生ずる問題である。即ち、道路に於ける不動産が課税されないで、鐵道やパイプラインの

それが課税されるとすれば、後者はこの限りに於て、明らかに競争上不利なる地位に置かれ、その結果運輸效率の如何に基かず、單に稅負擔が不公平といふだけの理由で運輸が他の運輸機關に奪はれることとなる。

三 取締 各種運輸機關に對する取締についても亦同様の相異が看取されるのであつて、多數取締機關の間には全く統制なく、從來の運輸政策は往々にしてその目的と相容れない。即ち、パイプラインは州際商業委員會<sup>1)</sup>の一般監督下にあるが、質率その他の業務範圍の管理は殆んど行はれてゐない。航空運送は商務省並びに遞信省の取締を受けてゐるが、その取締の範圍は保安問題に局限されてゐる。自動車の取締は道路の使用を管理する州法に屬し、その取締規則は主として保安問題その他車輛の型、設備、容積、積載量の制限や速度、信號等の運轉條件並びに従業員の資格及び勞働時間に關する諸事項を規定してゐる。自動車の州際交通に對しては、聯邦政府の取締法のない場合には、各州は一種の警察監督を行つて、その一般的取締に任じ

1) Interstate Commerce Commission.

てゐる。聯邦政府の道路管轄としては、農務省道路局がこれに當つてゐるが、その管轄は單に賃銀及び勞働條件に關する二、三の事項に止まる。更に、水路並びに船舶に關する聯邦政府の取締に至つては實に次の如き多數の機關に分轄せられてゐる。即ち、州際商業委員會、軍務省工兵團、商務省燈臺局、商務省航海、汽船検査局、大藏省沿岸警備隊、合衆國船舶院、軍務省内水路協會がこれである。この場合にも取締範圍は專ら保安問題に限定せられ、殊に内水路の運送業者に關しては賃率は固より、賃銀及び勞働條件についても何等の取締規定が設けられてゐない<sup>1)</sup>。これに反して、鐵道に對する取締は聯邦政府と州政府との兩者によつて行はれ、その取締範圍は殆んど業務の全部面に互つてゐる。即ち、保安設備、勞働條件から投資、組織の變更、合併に及び新線や延長線の建設、營業線の廢棄並びに正當且つ合理的賃率の樹立等に關する一切の事項を含んでゐる。

右の如く、取締機關が各省に分散せる結果必然的に

その運輸政策は區々にして矛盾を來さざるを得ない。従つて、取締機關の統一を見るまでは、經濟上健全なる運輸組織の樹立に着手することすら容易ではなく、無統制なる現取締組織の下に於ては、最も低廉なる一運輸機關または各種運輸機關の協力による有效なる運輸統制の出現は期待され得ないであらう。それ故に健全なる運輸政策を樹立し、これを實現するためには聯邦政府の統制的管理が絶對的に必要である。

以上各場合につきて述べたる如く、經濟的平等といひ、最低費による運輸の實施といふも、畢竟、運輸機關の總てが政府の補助、課税及び取締に關して全く同様の取扱を受ける場合にのみ達成せられ得るものである。このことは、水路に於て現在一般納税者の負擔となつてゐる所の資本經費、維持費を償ふ目的のために當然通行料が徴せらるべきこと並びに鐵道補助の必要なるを意味し、また、航空運送會社に對する郵便補助金その他の補助は、航空事業が既にその搖籃期を脱してゐる今日に於ては、早急にこれが低減を斷行して

1) 州際沿岸航行に對する賃率は最近に至り、船舶院の監督に服することゝなつた。

然るべきであり、これはまた、鐵道及びパイプラインに對する現課税制度を保持しつゝ、道路利用者が支拂ふ登録料及びガソリン税の如き自動車特別税は、各州の負擔せる道路費用を償ふ以上に増額せられて、現在鐵道やパイプラインに賦課せる税額とは對等たるべきを意味してゐる。要するに、このことは、結局各種の運輸機關に對して、同一統制原則の樹立が不可欠なる所以を表明せるものに外ならないのである。

#### 四

右の如く、各種の運輸機關が異なる經濟的基礎に立ち、各自競争會社として獨立せる現組織を持続せる限り、運輸組織の有效なる統制は殆んど不可能といつてよい。既に述べたるが如く、運輸客體がその出發地から目的地に到る全行程に互つて、一つの運輸機關によつて行はれるか、數種の運輸機關の協力に基くかは、重要な事柄ではなく、たゞ兩地間に於て、出來得る限り低廉に且つ能率的に運搬し得るやうな運送組織こそ我々の欲求して止まない所である。従つて、實際上か

ゝる要求に適合せんがためには、現在、鐵道會社、自動車會社、船會社、航空會社といふが如く、個々別々な運輸會社として相對立することなく、これらを一團として包括せる大運輸會社を組織することによつてのみ最も有効に解決し得るものと考へられる。即ち、包括的な運輸會社であれば、旅客、貨物の運送に當つて、その經驗上より、各場合について、或は最も適當なる一運輸機關を選び、或は各種の運輸機關を最も經濟的に組合はせて、これらを自由に行使し得るからである。

若しも、總ての運輸機關が經濟上平等の基礎に置かれ、運送費の全部が運送需要者の負擔に歸し、そしてまた、別々な運輸機關によつて、競争的に運送勞務を提供してゐる現在の組織が廢棄せられて、包括的な運輸會社の手によつて、運輸事業が行はれることになれば、運輸統制の問題は極めて簡單となるに相違ない。如何なる場合に於ても、運輸部面に於ける中心的勢力たる鐵道が、それ自體並びに他の運輸機關とも完全な

る協調を遂げ、各運輸領域に於て、夫々包括的な運輸會社を構成することが、最も有効適切なる匡正策であらう。要するに、各運輸領域に於ける運輸會社の構成によつて完全に統合せられたる全國的なるかゝる運輸組織こそ我々が切實に要求する所のものであり、この意味に於ける完全なる統一的組織によつてのみ、運輸上に於ける窮極的な經濟的效果が全幅的に達成せられ得るものと信ぜざるを得ないのである。

## 五

以上モールトンの所論の大略を紹介したのであるが、これを要するに、モールトンの力説せる運輸統制の理論的歸結は、各種の運輸機關について、その成育の途上に於て歪められたる差別的取扱を是正し、彼等をして經濟上、法制上に於て同列の地位に立たしめ、各種運輸機關の有する本來の特殊性能を確認し、運輸需要者をして、これらを單獨に、また協力の下に、各場合につき最も低廉にして且つ能率的な利用を可能ならしめんとするにある。而して、かくの如き基礎に立

ちて一國の運輸組織の統制的效果を促進すべき運用手段としては、今日の場合各種運輸機關を綜合せる運輸會社の構成を以て最も適宜なる匡正策たるを提唱してゐる。即ち、彼はかくの如き根本準則に基ける運輸政策を採ることによつて、運送經費を節減し、國家的に無用なる重複投資を避け、公共の利益に合致し、以て全國的運輸の健全なる進展を達成し得るものと見るのである。

右の如きモールトンの運輸統制論の是非につき、こゝにその一々を批判することは、固よりこの小論の目的ではないから、これは他日の機會に譲りたいが、ただ、一般的共用物たる公道の利用に關して、自動車に對する道路費の徹底的負擔の如き、また、その目標とする所の公共利益と企業自體の利益との對立關係につき、或は不可避たるべき獨占化の憂慮につき、これらを調整し、解明するに如何なる具體案を以てすべきかの如きに關しては、尙ほ議論の餘地を見出し得べく、彼の所論は理論上乃至實行上未だ必ずしも適切且つ合

理的とはいひ難きものがある。併し乍ら、たゞ、運輸統制の理論的歸結として、その基準を各種運輸機關の運營上に於ける經濟的平等といふ點に求めた所に、單直ながら一應の意義を認め得べく、今後の運輸政策の歸趨に關して、一つの方角を與ふるものといふことが出来るであらう。



1) A. Lampe; Reine Theorie der Finanzreform. (Finanzarchiv Neue Folge Bd. 2 SS. 218-290)